

Saab 9-5 BioPower SportCombi 2008–10

NEVS-brevet onsdag 27 februari

1. Domen kan bli en lyckträff för 230 000 svenskar

2. BMW och Mercedes ska samarbeta, bittra konkurrenterna satsar 10 miljarder

3. Provkörning av Ford Edge 2,0 EcoBlue ST Line 238 hk

4. Provkörning av Audi Q8 50 TDI quattro

5. Prov: Lamborghini Huracán Evo – med klassens bästa motorljud

6. Saab 99 "T16" är Årets Klassiker!

7. Auktion på Georges - Irat MDS - 1936

8. Grattis Studebaker Lark

SVENSKA DAGBLADET

1. Domen kan bli en lyckträff för 230 000 svenskar

Av Jonas Fröberg Tis 2019-02-19, 19.38

Krönika
Detta är en personligt skriven text. Eventuella åsikter som uttrycks är skribentens egna.

Insatserna växer i skandalen kring Volkswagens dieselskandal. En ny dom i Tyskland öppnar för att också svenska ägare till VW-fuskbilar får rundlig ersättning. Nu ska frågan troligen prövas i allra högsta instans.



230 000 svenskar äger en bil som kan vara drabbade av dieselskandalen.

Klockan 9 på tisdagen kom domen i hovrätten, Oberlandesgericht, i tyska Braunschweig: konsumentorganisationen Myright som företräder runt 45 000 VW-bilsägare hade krävs att Volkswagenkoncernen skulle ersätta bilägarna för fusket med mjukvara i bilarna.

Den tyska rätten gick emot det.

Men det viktiga är att fallet nu överklagas till tyska Högsta Domstolen, Bundesgerichtshof efter att Myright direkt sade sig överklaga.

Det var nämligen konsumentorganisationens Europaomspännande plan redan från början.

Myright hävdar att Volkswagen brutit mot europeiska leverans- och miljöföreskrifter. Det innebär att tyska motsvarigheten till Högsta Domstolen måste stämma av med EU-domstolen om de nu tar upp fallet.

En HD-dom kan därmed bli vägledande för hela Europa.

Det finns många knutna nävar i byxfickor runt om Europa hos ägare till de 8,5 miljoner VW-bilarna, varav nära 230 000 finns i Sverige.

De sneglar mot USA.

Volkswagen tvingades i USA till en uppgörelse med kunderna där de köper tillbaka bilen för värdet innan dieselskandalen briserade i september 2015. Bilägare får dessutom en extrautbetalning på 20 procent av bilens värde plus ytterligare 3 000 dollar.

Tänk att du heter Donald, bor i USA och har en VW Golf med fuskmjukvara. Då kan du förutom bilvärdet på runt 195 000 kronor få ytterligare 65 000 kronor i handen.

Heter du Stefan i Sverige eller Angela i Tyskland med likadan bil får du noll (0) kronor.

Här i Europa gäller nämligen andra lagar. Möjligheten till grupptalan är svårare.

Tusentals VW-bilägare har ändå i olika grupptalan eller enskilt stämt VW-koncernen, som hittills vunnit drygt 20 rättsfall i lägre instanser. Men även privatpersoner har vunnit framgång: I november i fjol dömdes en domstol i tyska Augsburg VW att betala en bilägare nybilspriset för en 6 år gammal VW Golf Plus utan avdrag för slitage.

Nu stiger temperatur och insatser när den kommande tyska HD-domen kan påverka VW-ägare som heter Lasse i Södertälje eller Erika i Åsele.

Konsekvenserna kan bli enorma.

Totalt har VW-koncernen lagt 10 miljarder dollar för att kompensera de 475 000 bilägarna i USA. Omräknat per bil blir det 200 000 kronor.

Skulle VW med vd Herbert Diess i spetsen lägga samma summa per bil för de 8,5 miljoner europeiska drabbade bilägarna blir kostnaden 1,7 biljoner kronor (1 700 000 000 000 kronor).

Ta ett djupt andetag, blunda och tänk vad det skulle innebära för Erika i Åsele. Och för Herbert Diess i hörnrummet på elfte våningen på Volkswagens huvudkontor i Wolfsburg.

RECHARGE

2. BMW och Mercedes ska samarbeta, bittra konkurrenterna satsar 10 miljarder

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-02-22 17:14

Det som förmodligen hade klassats som otänkbart för bara några år sedan har nu blivit verklighet – BMW och Mercedesägaren Daimler ska börja samarbeta.



"Tiderna förändras. Det finns många som inte är intresserade i att äga en bil utan av mobilitet. Och där kom vi båda till slutsatsen att det är ett område där vi kan vara starkare tillsammans än separat", kommenterade Daimlerchefen Dieter Zetsche.

Pumpar in tio miljarder i bildelning, parkering och elbilsladdning

Det nya projektet blev officiellt under fredagen och handlar om att biljättarna tillsammans ska pumpa in tio miljarder kronor i olika projekt som har med bildelning och taxitjänster att göra.

Tanken bakom det nya samarbetet är att utveckla nya tjänster effektivare – det är mycket smartare än att BMW och Mercedes utvecklar separata tjänster själva. Att satsa på bildelning och taxitjänster är också ett sätt att sprida riskerna från att bara sälja bilar, där biltillverkarna är utsatta för exempelvis handelskriget.

"Borde vara pionjärer"

"Vi är övertygade om att bilägandet kommer vara kvar i decennier, kanske till och med århundraden. Men vi kan inte bara ignorera nya mobilitetsalternativ. Vi borde vara pionjärer i den här omställningen, och vi borde inte titta på från avbytarbänken", säger Dieter Zetsche.

Här är de fem "benen" som samarbetet står på:

- Chargenow (laddinfrastruktur för elbilar)
- Freenow (taxitjänster)
- Parknow (parkeringstjänster)
- Sharenow (bildelning)
- Reachnow (kombinationer av de olika tjänsterna)

Både Mercedes och BMW har tidigare haft egna bildelningstjänster. BMW:s Drivenow lades ned i Sverige och Mercedes Car2go-utmanare gick samma öde till mötes.

3. Provkörning av Ford Edge 2,0 EcoBlue ST Line 238 hk

PeO Kjellström 24 februari 2019

Cirka 850 Ford Edge av nuvarande modell har hittat ut på svenska marknaden. Nu uppdateras den men kommer det att öka försäljningen? Vi tror inte riktigt på det.



Egentligen har det inte varit några större fel på Ford Edge utom att den känns utdaterad, stötig i stadstrafik och för dyr. Allt detta kvarstår efter uppdateringen även om vi inte med säkerhet vet hur prisbilden kommer att se ut. Men Edge var dyr redan innan och det lär kvarstå. Eller dyr och dyr. Det är bara det att det är stora pengar som ska slantas upp för en bil som känns omodernare och inte speciellt mycket bättre än sina konkurrenter.

I en jämförelse finns det inget som egentligen talar för Edge. Det skulle i så fall vara den starkaste dieselversionen som verkligen känns stark och skjuter iväg den drygt två ton tunga klumpen på ett förvånansvärt snabbt sätt. 0-100 km/h på under tio sekunder är snabbt för en så tung bil. Men väljer du den motorn blir det förstås ännu dyrare. Motorn är kopplad till en ny åttaväxlad automat som numera sköts med ett vred (typ Jaguar, om än inte lika sofistikerat). Bättre och snyggare än tidigare med en stor tjock spak som det dessutom var väldigt lätt att råka få in i Sportläge i stället för Drive.

Tyvärr är inte växellådan så smidig som vi önskar. När man ska växla mellan att köra bakåt och framåt, som vid en vändning, så rycker det ganska kraftigt när man byter riktning på bilen. Känns inte premium direkt och det är där Ford vill ha sin Edge. De tycker att konkurrenterna kommer från de stora tyskarna Audi och BMWmen sanningen är att motståndet består av asiater.



LED-listen som gick över hela bakluckan är nu borta i och med faceliftet.

Edge är normalt framhjulsdriven och bakaxeln kliver bara in när ett eller två framhjul börjar spinna. Systemet är dock tämligen förlåtande vilket ger Edge en klart överstyrd karaktär. Kul med en stor och tung bil som man faktiskt kan klassa som körglad. Ljudnivån är väldigt låg inne i bilen vilket beror på att Edge har en form av antiljud i högtalarna som tar ner ljudnivån.

Utrymmena är utmärkta i kupén och i baksätet sitter man kungligt med mängder av benutrymme. Bagageutrymmet räcker gott och väl till. Rattjusteringen är överdrivet lång i längsled men klart är att här kan alla typer av människor finna en bra körställning. Däremot är det ganska lågt i tak på baksätets ytterplatser och fram stjäl hjulhusen en del av fotutrymmet. Och ska det in så pass stora hjul som 21 tum tarvar det stora hjulhus.

Ett ännu större problem fram är sikten. De tjocka A-stolparna stjäl effektivt massor av synfältet framåt och det är inte bra i någon form av bil. Ännu värre i en suv som folk faktiskt köper för att sitta högre och ha bra utsikt.

Ford säger sig ha optimerat fjädringen på Edge men det känns som förr. Det vill säga struttigt i lägre fart, bättre komfort när det går undan lite. Styrningen är okej även om den blir lite för bra i högre fart då den där stramat upp sig rejält och det blir lätt att man åker omkring och vinglar utan att vilja göra det.

Till det yttre har Edge alltså fått ännu större grill och beroende på utrustningsnivå är de unika. Sport Line har till exempel svart bikakemönster medan dyringen Vignale har krom. Bakluckan har fått nya plåtveck som går i vertikala vinklar och pekar uppåt. Handtaget har flyttats ner ett snäpp.

På förarassistans-fronten har Edge uppdaterats kraftigt med bland annat efterkrocksautobroms, väjningsassistans samt kö-och filassistans. Adaptiv farthållare är en annan nyhet. Att Edge uppdateras 2018 trots att den började säljas 2016 har sin förklaring. I USA debuterade bilen redan 2014 och denna uppdaterade version har sålts där i ett år redan.

Det är alltså en gammal bil som börjar säljas i Sverige i mars 2019. Det borde ha varit en helt ny och med vettig prissättning. Då hade Edge varit att räkna med. Det är den inte nu.



Det är gott om utrymmen i kupén och här kan alla hitta en bra körställning.

Ford Edge 2,0 EcoBlue ST Line 238 hk
Pris 539 250 kr, första kundleverans mars 2019.

Motor Diesel. Tvärställd 4-cyl rad med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Dubbla turbo. Kompression 16,0:1. Borrning/slag 84,01/90,0 mm, cylindervolym 1 996 cm3. Max effekt 238 hk (177 kW) vid 4 000 r/min, max vridmoment 500 Nm vid 2 000 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,9 meter.

Bromsar Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum, däck 245/45 R 20.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 285, längd 483, bredd 193, höjd 174, spårvidd f/b 166/166. Markfrigång 19. Tjänstevikt 2 116, maxlast 540, max släpvagnsvikt 2 000. Tank 64 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 800-1 847 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 9,6 s, toppfart 216 km/h.

Bränsleförbrukning Stad i. u l/mil, landsväg i. u l/mil, blandad körning 0,72 l/mil. CO2 187 g/km.

Garantier Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 2 år.

Skatt 11 857 kronor per år de första tre åren, därefter 4 810 kronor per år.

Det här är nytt!

Motor

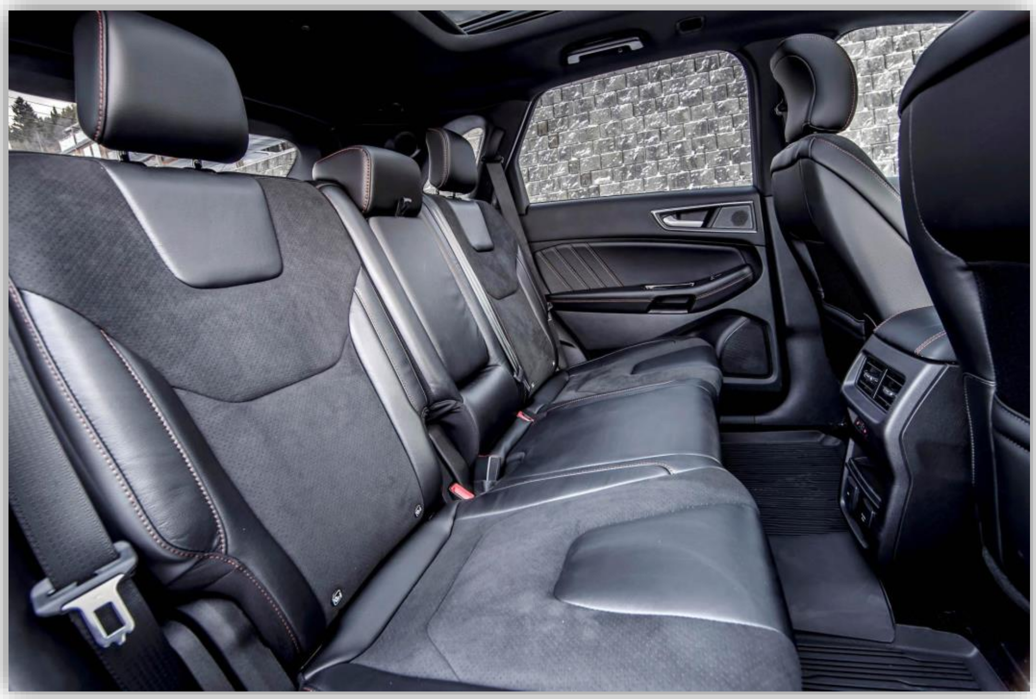
Endast ett motoralternativ, en tvåliters diesel. Men den finns med 150, 190 och 238 hk. Den sistnämnda har dubbla turbo.

Växellåda

Automatlådan har nu fått åtta lägen framåt och ett växelvred i stället för stor spak.

Säkerhet

En rad nya säkerhetssystem tar plats i Edge.



Man sitter kungligt i baksätet, dock är det en aning lågt i tak.
Man får inte ha för hög frisyr.



Bagage endast fällbart 60/40. Sväljer 800 VDA-liter, vilket får anses helt okej.

Rivaler



Hyundai Santa Fe 2,2 CRDi 200 hk

Fjärde generationen Santa Fe är större än tidigare och erbjuder även en tredje sätesrad. Fyrhjulsdrift finns men är tillval.
Pris: Ej fastställt.



Kia Sorento 2,2 CRDi 200 hk

Systerbilen till Santa Fe är inte lika ny men uppdaterades 2018. Fyrhjulsdrift och sju sittplatser är standard. Bra pris.
Pris: 403 900 kronor.



GALLERI
Ford Edge facelift 2018
28 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Provkörning av Audi Q8 50 TDI quattro

Marcus Engström 23 februari 2019

Förvirringen är total. När jag ögnade igenom beståndet i redaktionsgaraget på väg till ännu en fantastisk arbetsdag på Sveriges bästa biltidning så såg jag liksom ingen monster-suv nånstans. Däremot en Audi A3 som stod längst in i garaget, långt från de andra bilarna. En orange A3 till råga på allt.



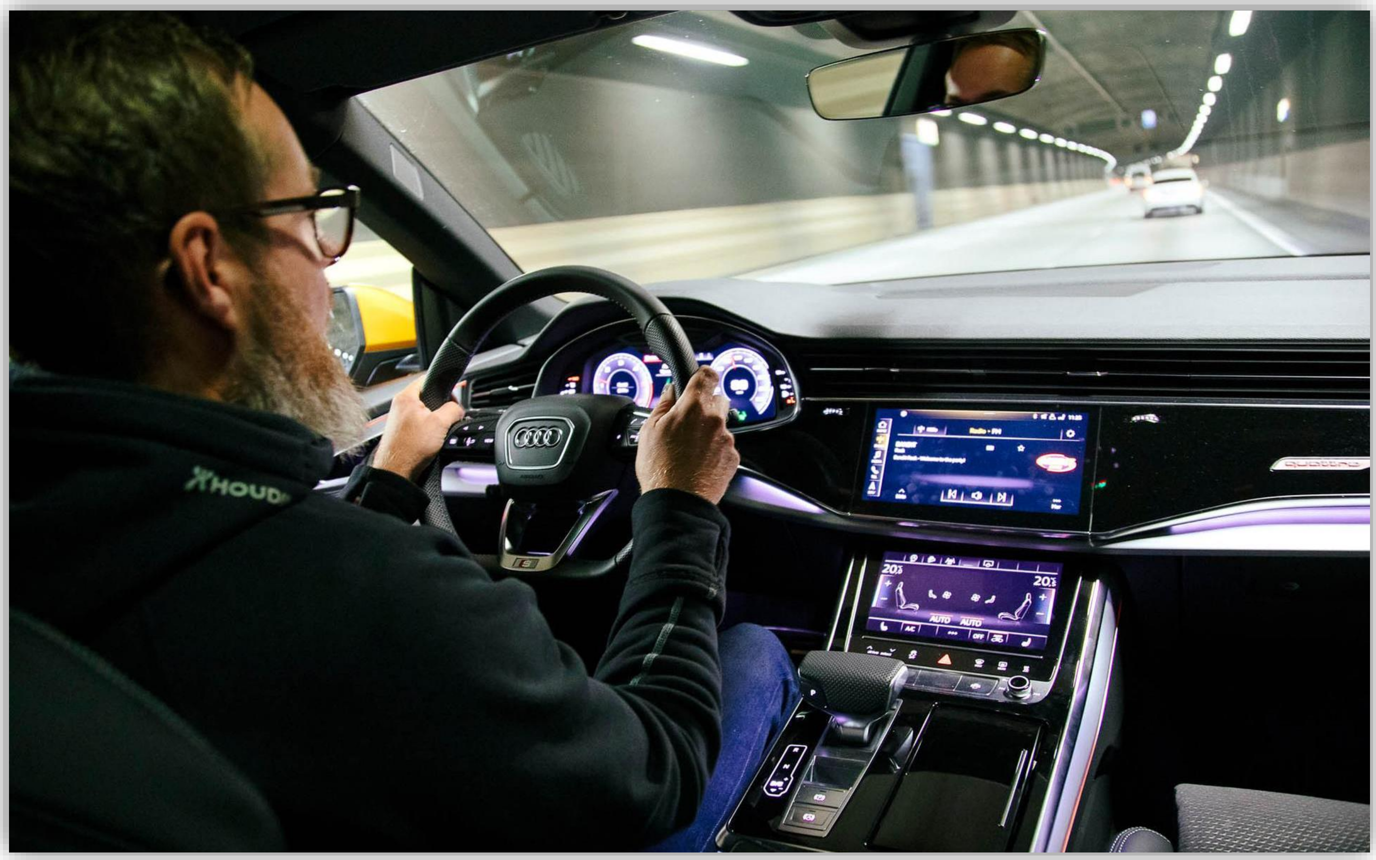
FILM*: *https://youtu.be/5RMaFYWXids

Väl uppe på redaktionen klarnar det genast. Färgen heter drakorange, och bilen är förstås Q8. Den är ungefär dubbelt så stor som en A3, men Audis designerteam har dels lyckats trolla bort storleken och även klämt in en hälsning till legendariska ur-quattron i c-stolpen. Står den för sig själv utan några närliggande referensbilar är det lätt att luras.

Den verkliga storleken gör sig dock påmind när jag ska ut genom garageporten. Man kan lura ögat men inte verkligheten. Två meter i bredd och en centimeter från fem meter i längd trollar man inte förbi betongstolpar hur som helst. Med lite precisionskörning är jag och fotograf-Glenn snart ute i den grådassiga stockholmsmiljön.

Det står 50 TDI på bakstammen, vilket innebär trelitersdiesel på 286 hästkrafter och 600 newtonmeter. 0-100 km/h ska enligt uppgift gå på 6,3 sekunder och toppfarten är angiven till 245 km/h. Det provar vi inte i innerstan. Däremot är den stockholmska vansinnesträngseln mycket bra när det handlar om att upptäcka hur svår- eller lättkörd en bil är.

Jag är inget fan av suvar med sluttande bakdel, eftersom minst halva syftet med en stor bil är att få med sig mycket grejor. Men Audi har med Q8:an lyckats få till bra överblick runt hela bilen trots att bilklassen kräver en korkad design. Och det är inte bara överblicken som är bra. Den är oerhört smidig att köra trots sin storlek. Fyrhjulsstyrning (tillval för 14 000 kronor) gör den nätt som A3:a i snäva manövrer.



Audi Q8 är oerhört smidig att köra trots sin storlek.

Något som imponerar när vi kommer ut på motorvägen är att 22-tumshjulen knappt märks, de flesta andra bilar med pimp-my-ride-hjul brukar vara stötiga och högljudda, men akustikteamet som lyckades så bra med Audi A6verkar ha delat med sig informationen. Q8 rullar tyst även på vår knaggliga svenska asfalt. Och det må vara hur det vill med förbudszoner och malus-tillägg på skattekronorna, stora suvar kommer att drivas av diesel ett tag till. Trelitersdieseln skottar på bra, 600 newtonmeter i registret 2 250-3 235 r/min ger den knuff som behövs för att återigen återskapa lättheten som finns i A3.

Och bilen är klippstabil i högre farter. Utan att säga för mycket kan jag avslöja att Audis prestandauppgifter stämmer. Med lite bonus till och med, vilket kan vara skönt att veta när man har betalat 10 049 i malus-skatt. Den åttaväxlade automatlådan är alert och väldigt adaptiv, det händer aldrig att den ligger kvar för länge på någon växel, och fördröjningen när man skiftar mellan ”i sakta mak” till ”plötsligt bråttom” är minimal.

Q8:an är förstås syskon med A8 i flaggskeppsgrenen av familjen Audi, och därmed fullspäckad med teknik. I grillen och dolda på andra ställen i karossen sitter sensorer och kameror, faktiskt hela fem radarsensorer, tolv ultraljudssensorer och en laserscanner, de sköter säkerhetsfunktioner som ”crossing assist” som varnar för korsande trafik framifrån, ”Audi pre sense 360°” som varnar för trafik från sidorna, ”rear cross assist” som liksom namnet avslöjar varnar för korsande trafik bakom bilen, exempelvis när man backar. Tillägg till dessa system är ”exit warning” och ”lane change warning” som varnar för korsande trafik vid utfarter och bakomvarande bilar vid filbyte.

Alla dessa system är förstås delar av Audis självkörningsutveckling, som tillsammans inom en snar framtid kommer att kunna köra bilen utan din hjälp. Du tycker kanske som jag att det är roligare att köra bilen själv, men faktum är att tekniken är införlivad i bilen på ett så bra sätt att den knappt märks. Ett minus dock för filkörningsassistenten som i mitt tycke gör lite för abrupta justeringar. Men den går ju att stänga av.



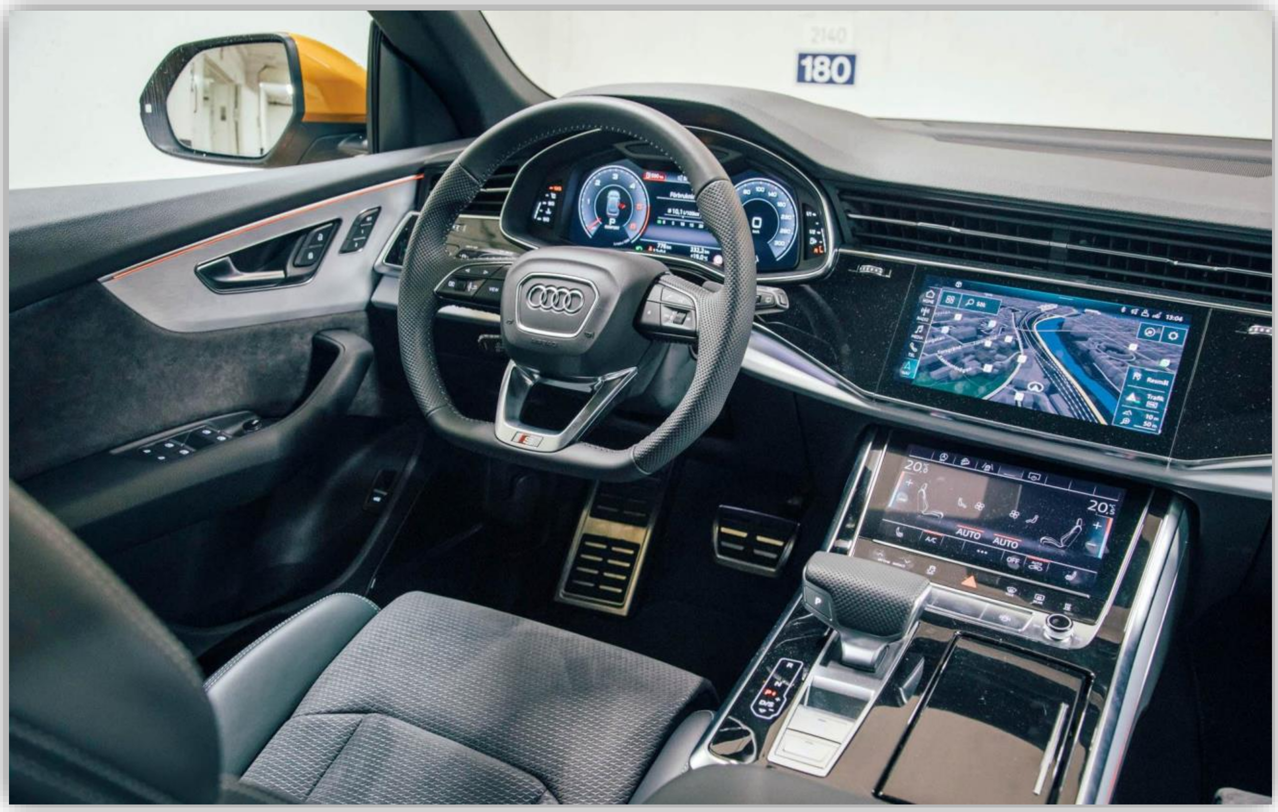
När ingen annan bil är i närheten ser Q8 liten ut. Designtrolleri.

Tjänstevikten på 2 220 kg gör sig förstås påmind när det kommer till bränsleförbrukningen, den uppgivna säger blandad körning 0,66, men det är rena fantasier. Jag kom aldrig under 0,85 under min provkörningsperiod. Vilket dessutom är regel för i stort sett alla bilar i den här storleksklassen. Dock är Q8 begåvad med 48-Volts mildhybridsystem som kallas MHEV, det består av ett litiumjonbatteri och en remdriven generatorstartmotor som hjälper till vid starter och som dessutom möjliggör ”långa rullningsfaser med motorn avaktiverad” enligt Audi. På svenska betyder det att systemet hjälper till när motorn har det som jobbigast och är mest törstig. Vid inbromsningar kan MHEV återföra upp till 12kW till batteriet.

Interiört bjuder Q8 på en modernare känsla än syskonet Q7, den stora bildskärmen är central i mitten, och knyts ihop med det digitala mätarklustret. På det stora hela känns Q8:an väldigt förarorienterad. Som jag nämnt tidigare upplevs den trots sin storlek som väldigt lättkörd, det känns som att man har den i handen. Och trots alla hängslen och svångremmar i form av olika säkerhetssystem så är det här en bil som kan köras aktivt. Det är en förarens bil helt enkelt.



Q8 är till för att berätta att du har mycket pengar och att du gillar sportig körning, men att du behöver åka till fjälls ibland.



Stora skärmytor.
Snart får vi börja mäta hur många tum av interiören som INTE består av skärmar.

Men vad ska man ha den till? Jag skulle kunna lista en lång rad bilar som är ännu mer förarens bil för samma pengar eller mindre. Jo, Q8 är till för att berätta att du har mycket pengar och att du gillar sportig körning, men att du behöver åka till fjälls ibland. Q8 är en ren statussymbol, men den är inte dålig för det. Den är till och med kompetent bredvid vägen tack vare en markfrigång på 22 centimeter som standard, vilket kan sänkas till 16,4 centimeter vid högfartsövningar. Har du beställt luftfjädring så kan den nå höjder på 25,4 centimeter. Bara en sån sak.



En jättestor bil med jättelitet bagageutrymme.
Det är jättekonstigt tycker han med jätteskägget.



Q8:as ”ögon” sitter i fronten. Värms upp och spolas för funktion även i svenskt klimat.

Befintliga funktioner

Crossing assist Varnar för korsande trafik framför bilen vid utfarter till exempel.
Audi pre sense 360° Varnar för trafik från sidorna.
Rear cross assist Varnar för korsande trafik bakom bilen vid till exempel backning.
Exit warning och lane change warning Varnar för korsande trafik vid utfarter och bakom-varande bilar vid filbyte.

Kommande funktioner

Trottoarkantsvarnare Hjälper föraren att hålla fälgarna fina längre.
360-kamerorna Hjälper föraren att parkera på centimetern.
Remote parking pilot Hjälper föraren att parkera via myAudi-appen.
Remote garage pilot Hjälper föraren att köra in och ut bilen ur riktigt trånga utrymmen.

Det här är nytt!

Klassen
Q8 är först ut från Audi i ”stora-skrytsuvs-klassen”.
48 volt
Mildhybridsystem som hjälper till att lindra törsten.
Car-to-X
Q8 är ständigt uppkopplad mot en server som samlar in värdefull information från andra anslutna Audi-bilar.
Pre sense 360°
Varnar för trafik från sidorna.

Audi Q8 50 TDI quattro

Pris 733 000 kronor.

Motor Diesel. Längsmonterad 6-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 16,0:1. Borrning/slag 83,0/91,4 mm, cylindervolym 2 967 cm3. Max effekt 286 hk (210kW) vid 3 500-4 000 r/min, max vridmoment 600 Nm vid 2 250-3 250 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, fyrhjulsdrift, 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ Luftfjädring, elektriskt justerbara krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med fem länkarmar per sida.

Styrning Elektrisk servo. Vändcirkel 13,3 meter.

Bromsar Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 10, däck 285/40 R22.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 300, längd 499, bredd 200, höjd 171, spårvidd f/b 166/167. Markfrigång 25,4. Tjänstevikt 2 220, maxlast 670, max släpvagnsvikt 2 800. Tank 75 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 605-1 755 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 6,3 s, toppfart 245 km/h.

Bränsleförbrukning Stad 0,70, landsväg 0,64, blandad körning 0,66. CO2 172g/km.

Garantier Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år.

Skatt 10 049 kronor per år de första tre åren, därefter 4 277 kronor per år.



GALLERI
Audi Q8
41 bilder

Rivaler



BMW X6 xDrive40d

BMW var snabba ut i coupésuvklassen och fick en del stryk för designen. Nu är dock X6 en kompetent bil för de som inte önskar lastutrymme.
Pris: 720 500 kronor.



Mercedes GLE 350 d 4Matic Coupé

Klart fulaste ankungen i klassen med sin ”ankstjärt”, men från förarplats är GLE Coupé en trevlig upplevelse.
Pris: från 709 000 kronor.

5. Prov: Lamborghini Huracán Evo – med klassens bästa motorljud

Av Peter Ternström, Publicerad 2019-02-24, 06:57

Vi skickade Peter Ternström till en liten ö i Persiska viken för att provköra helt nya Lamborghini Huracán Evo.



Jag kommer ihåg det som om det vore igår. Det var i mitten av januari. Jag var i Sant'Agata i Italien. Det var tät dimma och rätt kallt. Året var 2014, och jag skulle på smygpremiär av nya Lamborghini Huracán. Den var gul, om jag inte minns fel.

Idag, exakt fem år senare, lanseras en uppdaterad version av bilen. Istället för Italien är jag nu i Bahrain. Den nya bilen har fler hästkrafter, uppdaterat chassi och nya aerodynamiska detaljer. De kallar den för Lamborghini Huracán Evo.

Mycket vatten har hunnit rinna under broarna på fem år. Konkurrensen ser idag helt annorlunda ut än 2014. I segmentet där Huracán ingår har alla konkurrenter blivit rejält mycket snabbare. De senaste åren har varit en vansinnig hetsjakt på mer effekt. Ferrari har gått från 570 hästkrafter i 458 Italia, till hisnande 670 hästar i 488 GTB. McLaren har gått från 610 hästar i MP4-12C, till hela 720 hästkrafter i 720S. Effektökningen har skett med hjälp av jättestora turboaggregat.

Detta är dock inte aktuellt för Lamborghini och Huracán. De går en helt egen väg. De vägrar nämligen att montera en turbo på motorn.

"Det är helt otänkbart att turbomata en Lamborghini-superbil. Det kommer inte hända. Det ligger inte i vårt dna", förklarade Maurizio Reggiani under presskonferensen på racingbanan i Bahrain. Han är utvecklingschef på Lamborghini. I princip är det han som bestämmer. Bara vd Stefano Domenicali har högre rang.



Mittkonsolen är helt ny.
Borta är alla rader med knappar, istället är detta ersatt med en stor pekskärm.

"Det är meningslöst att ha 750 hästkrafter i en bil som bara driver på bakhjulen. Den blir nyckfull och inte särskilt rolig att köra. Effekt måste vara användbar. Vi har fokuserat på att göra en bil som ger föraren stor emotionell utdelning."

Låt mig översätta vad han säger till klarspråk. Han menar att Lamborghini inte alls vill delta i effektracet mellan Ferrari och McLaren. Istället har de fokuserat på att bygga en bil som är skoj att köra. Intressant! Hur de har lyckats ska vi snart ta reda på.

Exteriört liknar bilen självklart föregångaren LP 610-4. Den med skarpt öga urskiljer dock några skillnader. Fronten är ny, och har nu en kanal som driver luft under bilen. Det finns också nya luftintag som pressar luft in i hjulhusen för att kyla bromsarna. Bilens bakdel är helt omgjord, och hämtar mycket inspiration från storebror Performante.

Avgasrören är flyttade uppåt och mot mitten, vilket ger plats för en enorm diffusor. Vidare finns en liten vinge på toppen som ser ut som en ankstjärt. Under bilen finns flera nya kanaler som leder luftströmmarna rätt.

Resultatet är, enligt Lamborghini, att downforce ökat rejält jämfört med den äldre modellen. Detta med obetydligt mer luftmotstånd. Viktigt att notera är att Huracán Evo saknar aktiv aerodynamik. Det är reserverat Performante och Aventador SV-J.

Interiört är allt sig likt, förutom tre viktiga detaljer. Mittkonsolen är helt ny och borta är myriaden av knappar. Istället domineras ytan av en enorm pekskärm. Här styr du alla bilens funktioner, som inställningar, navigation och så klart stereon.

Det finns också ett läge som visar hur det aktiva chassit jobbar, fördelningen av kraft mellan bilens fyra hjul samt hur de bakre hjulen styr. Allt är uppkopplat till internet, så navigationen vet numera om trafikläget och kan själv välja en annan väg. Den uppkopplade stereon spelar internetradio.



Lamborghinis numera klassiska hexagondesign går igen även i huracán Evo.

Den roligaste detaljen? Utan tvekan att det numera finns två "Gopro-kameror" integrerade i cockpiten. En sitter vid backspegeln och filmar vägen framåt. Den andra är monterad mellan/bakom stolarna och filmar interiören med förare och passagerare. Kamerorna styrs från mittkonsolen och allt sparas på ett minneskort. Det kommer bli väldigt mycket Youtube-film från Huracán Evo-ägare i framtiden.

Min favoritfunktion finns lyckligtvis kvar. Startknappen. Den ser ut som något hämtat från ett Gripenplan. Varje gång du startar bilen känns det som att du ska skjuta en missil. Underbart.

Jag lyfter på knappens lilla lock. Trycker på start, samtidigt som jag har höger fot på bromspedalen. Den 5,2 liter stora V10-motorn vaknar till liv med ett öronbedövande vrål. Med foten kvar på bromsen drar jag i höger paddel och växellådan lägger i ettan.

I slutet av depån får jag grönt ljus, och fortsätter ut på banan. Min vana trogen kollar jag instrumenteringen en sista gång. Vatten- och oljetemperaturerna är gröna. Bilen alltså redan varmkörd. Jag ger försiktig gas och tuffar ut på racingbanans raksträcka.

Jag låter motorn varva till 6 000 r/min innan jag lägger i tvåan. Detta tar mindre än två sekunder. Nästa växel kopplas in helt utan dramatik eller ryck. Nu trycker jag full gas. Helvetet brakar lös. Jag trycks in i stolen. Mitt huvud mot nackstödet. Accelerationen är fenomenal. Efter bara en och en halv sekund varvar motorn över 8 000 och det är dags för trean. Det är också dags att bromsa. Kraftigt. Raksträckan är nämligen slut.



Vår reporter på plats bakom ratten i Huracán Evo. Visst ser han åtminstone lite nöjd ut?

Snabb instyrning till höger. Oj, lite kalla däck. Missar apex med flera meter. Strunt samma – jag ger fullt igen på tvåan ut ur kurvan. Bilen svarar med ett härligt frustande ur motorn och jag slungas fram på nästa raksträcka med frenetiska tryck på höger paddel ungefär varannan sekund, precis innan varvstoppet vid 8 500 r/min.

Motorn är exakt samma enhet som sitter i Performante och lämnar 640 hästkrafter. Då den saknar turboaggregat låter den underbart. Samtidigt har du en härlig gasrespons. Så nära F1-ljud du kan komma. Det låter så inåt helvete. Det gör mig lycklig. Full gas är en euforisk upplevelse.

På ratten har du en knapp med tre lägen. Strada, Sport och Corsa. Dessa lägen styr hur bilen ska bete sig och låta. Strada är det snällaste läget. Här låter bilen relativt tyst och växlar silkeslent. Läget Corsa är det hårdaste, anpassat för snabba varvtider. Båda dessa kan vi bortse från. Det roligaste läget är Sport. Låt mig förklara.

En viktig nyhet är chassit. Bilen styr numera med alla fyra hjulen. De bakre styr i motsatt riktning mot framhjulen när du kör långsamt. Detta gör att kurvtagningen förbättras. Bilen beter sig som om den haft kortare axelavstånd. Mycket mer aggressivt i kurvorna. När det går riktigt fort styr bakhjulen i samma riktning som framhjulen. Det här märks. När farten närmar sig 250 kilometer i timmen på de snabbaste sektionerna av banan är bilen extremt stabil. Det är underligt odramatiskt. Det borde kännas mer att köra så fort.

All denna ingenjörskonst styrs av en dator. Datorn försöker förutspå vad föraren vill göra, med hjälp av rattutslag, läge på gaspedalen och bromsen.



Kilformen är Lamborghinis dna. Här ser du även den nya bakdelen, med den nya lilla vingen och den enorma diffusorn. Huracán Evo har betydligt mer downforce än sin föregångare.

Nu till det viktigaste. Ställer du knappen på ratten i läget Sport, tror datorn att det är lekdags. Det handlar inte längre om varvtider som i läget Corsa. Nej, i Sport blir bilen anpassad för vilda sladdar. Instruktören förklarade kort för mig hur jag skulle gå till väga innan jag satte mig.

Metoden var enkel. Jag gick in i en tvär kurva lite för fort. Bromsade sent, och gav lite för mycket rattutslag så jag kunde ana lite understyrning. Då flyttade jag foten från bromsen och gav full gas. Herrejösses! Bakdelen skickades ut i ett underbart ställ. Kraften gick till bakhjulen som spann vilt. I backspegeln kunde jag ana vit rök från däcken, samtidigt som jag parerade sladden med ratten. Inga konstiga eftersladdar i motsatt riktning. Bara ett snyggt och kontrollerat ställ ut ur kurvan i full fart.

Det här var det roligaste jag varit med om på flera år. Jag gick från medelmåttig förare till driftkung på bara några sekunder. Jag har inte skrattat så mycket bakom ratten på väldigt länge. Det är liksom inte meningen att jag ska kunna sladda runt en superbil för flera miljoner kronor på en racingbana så här enkelt.

Efter fyra varv var det första körpasset slut. Tyvärr. Under avkylningsvarvet satte abstinensen in. Jag ville absolut inte tillbaka till depån. Istället ville jag köra ännu hårdare och med ännu bredare sladdar. Bara några varv till. Snälla.

Sugen på en superbil? Huracán Evo är nog ett väldigt bra val. Dock finns några aber.

Saker du bör känna till innan du slår till: Bagageutrymmet är minimalt. Du har plats för två små weekendbagar där fram, och två små väskor bakom stolarna i kupén. Sedan är det stopp. Konkurrenten Ferrari har betydligt större bagageutrymme. Ska du ut på långturer i Europa kommer du få prioritera. Hårt.

Kupén är rätt liten. Är du väldigt lång, över 195 cm, är det trångt. Ska du dessutom köra på bana och ha hjälm blir det problem. Tyvärr. Det här är ett medvetet val av Lamborghini. Bilen ska vara lägre än en Ferrari, precis som när Countach såg världens ljus 1974. Det ligger i bilens dna, precis som motorn och körglädjen.



Snabba bilar kräver rejäla bromsar: Huracán Evo har ventilerade och borrade kolfiber/keramikskivor med 380 mm diameter och 38 mm tjocka.

Jag har spenderat mycket tid i konkurrenten Ferrari 488 GTB. Det är en mycket kompetent körmaskin. Kanske inte lika rolig som Huracán, men ack så effektiv. Motorn i Ferrarin har dubbelturbo och 670 hästkrafter. Dessutom har den mer vridmoment.

Skillnaden mot Huracán känns inte i lägre farter. Motorns effekt är strypt på de första tre växlarna, eftersom kraften inte kan utnyttjas. Greppet är inte tillräckligt när bilen bara driver med bakhjulen. Över 120 km/h blir skillnaden dock märkbar. Ferrarin får då mer fäste över bakhjulen och motorn kan arbeta med full effekt. Så fort du kommer upp i lite fart blir dock accelerationen spektakulär. Ferrari 488 GTB gör sprinten 0–200 på 8,3 sekunder. För Huracán Evo tar det 9 sekunder.

Ungefär samma kan sägas om McLaren 720S. Det är också en ruskigt effektiv bil, som sätter vansinnigt snabba varvtider på alla världens banor. Den är också fullsmetad med teknik och material som inte finns i vare sig Ferrari 488 eller Huracán. Exempelvis har den en monocoque helt i kolfiber. McLaren 720S är den snabbaste och den dyraste av de tre.

Är du en av de lyckliga få som har råd med en bil i den här klassen? Då har du tre diametralt skilda bilar att välja på. Är du bara ute efter en snabb och effektiv bil, med hisnande acceleration och toppfart kan du välja en Ferrari 488 eller en McLaren 720S.

Vill du att bilen även ska ta andan ur dig varje gång du kör den? Då bör du överväga Huracán Evo. Inte lika snabb som en McLaren, men attans så kul du kommer att ha bakom ratten. Som skön bonus har du en motor som låter som en F1-bil.

LAMBO HURACÁN EVO TEKNISKA DATA

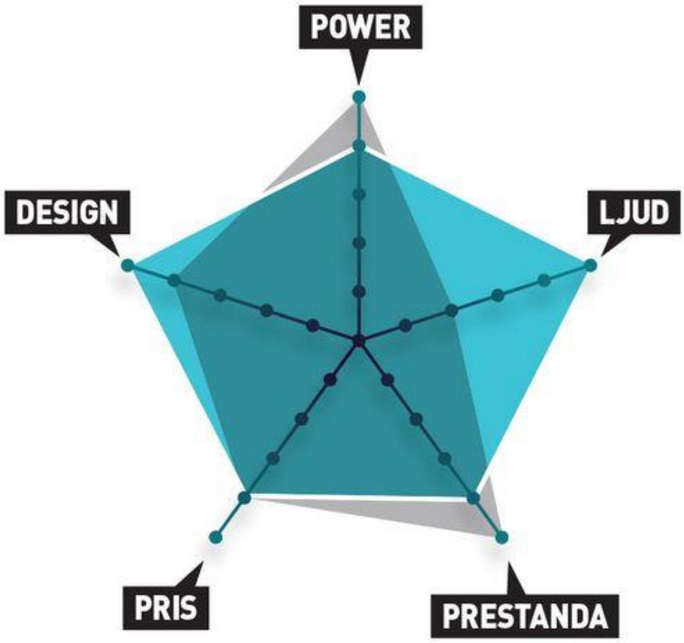
MOTOR: V10, bensin, 5 204 cm^3, 640 hk vid 8 000 r/min, 600 Nm vid 6 500 r/min. 7-växlad dubbelkopplingslåda. Fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 529/1 933/ 1 165 mm. Axelavstånd 2 620 mm. Torrvikt 1 422 kg. Bagagevolym i.u.

PRESTANDA: 0–100 km/h 2,9 sek. 0–200 km/h 9,0 sek. Toppfart över 325 km/h. Förbrukning i.u. CO_2 i.u.

PRIS: 230 000 euro. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



LAMBORGHINI HURACÁN EVO
FERRARI 488 GTB

SUMMERING

PLUS: Fantastisk motor. Motorljudet är bäst i klassen. Extremt underhållande körning.

MINUS: McLaren är snabbare rakt fram. Väldigt små bagageutrymmen. Trångt om du är lång.

★★★★★



Av Peter Ternström

Foto: Tom Salt

6. Saab 99 "T16" är Årets Klassiker!

Publicerad 2019-02-22 kl 8:00

Text Fredrik Nyblad

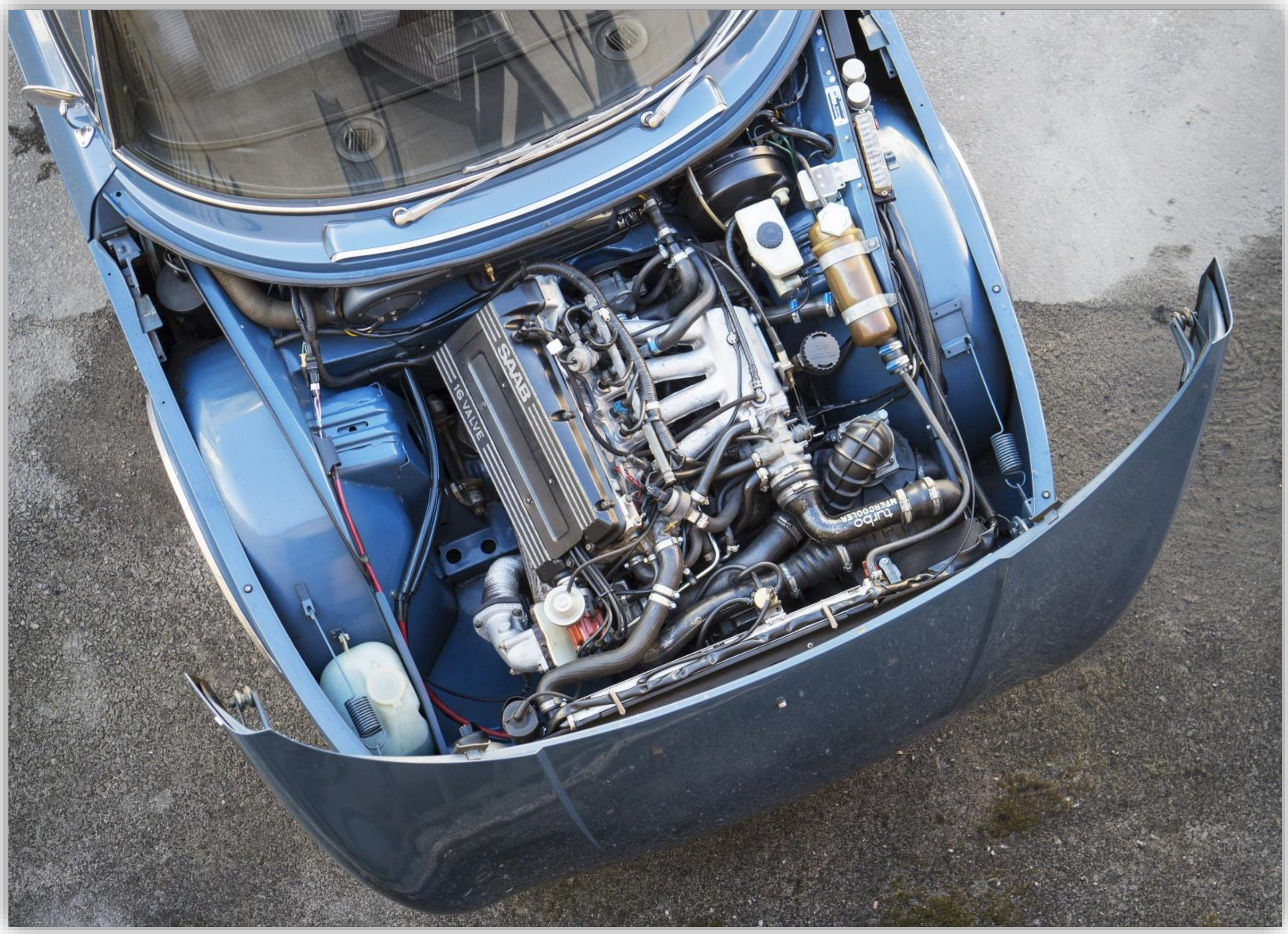
En till synes orörd Saab 99 1970 men med en hemlig kraftreserv. Det blev det vinnande konceptet när Klassikers läsare röstade fram Årets Klassiker 2019!



Det var rekordmånga läsare som deltog när titeln Årets Klassiker 2019 skulle röstas fram. Det fanns tolv värdiga vinnare tillverkade i fem länder och tre kontinenter att välja på men resultatet blev till slut dubbelt Sverige och Saab i topp!

Det var tätt i toppen men flest röster fick Leo Pedersens väldigt speciella Saab 99 med drivlinan från en 900 Turbo 16. Det var Öved Clasén i Malmslätt som färdigställde ombyggnaden av Saab 99:an som en tidigare ägare påbörjat. Utgångsobjektet var en sparsamt körd och välvårdad Saab 99 1970.

Öved ville göra en så ”fabriksmässig” konvertering som möjligt. Allt skulle vara Saabdelar och det skulle inte synas på utsidan. Motorn får plats i den kortare 99:an tack vare en rad modifieringar, bland annat har torpedväggen och kylarbalken byggts om.



Det är trångt under motorhuven så batteriet har flyttats till bagageutrymmet. För att det skulle vara möjligt att besiktiga en Saab 99 från 1970 med en motor på 175 hk krävdes ett bromssystem från en -75:a eller nyare, växellåda från en -78:a eller nyare och gastrycksstötdämpare.

I Klassiker nr 6/18 gjorde vi en Sverigeresa med Öveds Saab. En av många som fascinerades av bilen var Leo Pedersen i Vargön.

– Jag hade en liknande bil när jag var ung, säger Leo Pedersen. När jag läst artikeln tappade jag andan och var så tagen att jag inte kunde sova. Jag ville köpa den! Jag ville inte tränga mig på så jag skrev ett brev till Öved. När jag inte hört något på ett par veckor så tog jag mod till mig och ringde honom.

Leo blev ny ägare till Saaben även om det inte var enkelt för Öved Clasén att sälja sin skapelse. Leo har sedan köpet kört så mycket han kan.

– Jag slås av att den känns modern och vägsäker, säger Leo Pedersen. Öved har fått till den sista ljuddämparen så att bilen ser original ut, men det går att öppna en lucka i den och då hörs turbomotorn och den går lite bättre. Jag är försiktig om bilen och rädd om mitt körkort, men det har väl hänt att jag dragit ifrån någon vid ett rödljus.

När vi ringer upp Leo för att berätta resultatet av omröstningen förstår han direkt varför vi tar kontakt.

– Ja det gör jag, men har jag vunnit? Oj det är fantastiskt! Det var många fina bilar med i tävlingen. Nu blir jag mållös!

Förutom äran får Leo en segerpokal samt ett presentkort på 5 000 kronor från Verktygsboden. Prisutdelningen kommer att ske på KlassikerMarknaden i Skokloster den 16 mars.

Läs mer om: Saab 99







Grattis 99:an, 50 år!
Den 22:a november 1967 presenterade Saab en helt ny bil, Saab 99. Men det kom att dröja ett tag till innan den egentligen kom ut.

catawiki

7. Auktion på Georges - Irat MDS - 1936

Expertens värdering 45 000 € - 49 500 €



”MASKINÖVERSATT”

Kan hämtas i: Nederländerna - med nederländsk registrering - 11657 mi - 1 - Utmärkt skick, perfekt, originalskick

Märke:	Georges
Modelltyp:	Irat MDS
År:	1936
Stationerad i:	Nederländerna
Modell:	Cabriolet (Mer objekt)
Miltal:	11657 mi
Registreringpapper närvarande:	med nederländsk registrering
Skick:	1 - Utmärkt skick, perfekt, originalskick
Växellåda:	Manuell
Drivmedel:	Bensin
Färg:	Blå
Hästkrafter:	36
Slagvolym:	1089

Detta är en mycket sällsynt Georges Irat MDS Cabriolet som levererades ny i Frankrike 1936. Under perioden 1935-1939 byggdes endast cirka 700 kopior påstås. Denna bil restaurerades 2010 i Nederländerna och är i mycket gott skick. Bilen är utrustad med vackert blått färgverk kombinerat med grått interiör, en svart konvertibel och trådhjul. Georges drivs av den 1097cc 4-cylindriga Ruby-motorn kopplad till en manuell 3-växlad växellåda. Kort sagt: en vacker och mycket sällsynt Georges Irat MDS-cabriolett för kollektorn.








AR
NL


AR
[redacted]
NL










RUBY





8. Grattis Studebaker Lark

Publicerad **27 februari 2009**

I dag när Lage har namnsdag passar vi på att hylla Lark!



Femtiotalets starka ekonomiska tillväxt bröts med en recession 1958 som fick många amerikanska familjer att reflektera över de ekonomiska importbilarna.

Detta var Detroit inte berett på och dröjde till 1960 innan The Big Three kom med sina kompaktbilar.

Mera snabbfotade var de två mindre tillverkarna. AMC gjorde 1958 något oerhört, de återupptog tillverkningen av en nedlagd modell. Det var 1955 års Nash Rambler som nästan oförändrad blev Rambler American.

Inte heller Studebaker hade råd med en helt ny bil, men genom att kapa överhängen fram och bak på Champion Sedan skapades den kompakta Lark. Den introducerades 1959 som *"an automobile as fresh and new as the first breath of spring".*

Det trodde många på för det var inte lätt att se att den trubbnosiga bilen var härledd från de slanka 53:orna ritade av Raymond Loewy. Den enda överlevande i ursprungsstilen var Hawk som nu enbart fanns som coupé med B-stolpe.

Initialt sålde Lark bra och förlängde livet på ekonomiskt ansträngda Studebaker. Men *en*svala gör ju som bekant ingen sommar...

De sista bilarna tillverkades 1966 i Kanada och fast kraftigt omstylade byggde de fortfarande på grundkarossen från 1953. De hade motorer inköpta från Chevrolet och hette inte längre Lark.



På basis av Champion tvådörrars Sedan fick Studebaker till Lark Hard Top.
V 8:a var tillval, vilket Lark länge var ensam om i kompaktklassen.



Studebaker Lark Daytona Convertible 1963



Wagonaire hette den smarta stationsvagnen med skjutbart tak över lastutrymmet. Recessionen 1958 var glömd och V8:an med kompressor och 289 HP från Avanti gick att beställa till Lark, som också vuxit till sig i storlek.



Det är omtvistat om Lark fanns som 1964 års modell, för på bilarna stod inte Lark.
I broschyren kallades i alla fall de enklare modellerna Challenger och Commander för Lark.

SLUT